



Spett.le Rete Ferroviaria Italiana - RFI S.p.A.

Piazza della Croce Rossa n. 1

00161 Roma

Via pec dce@pec.rfi.it

C.A. Dott. Christian Colaneri

Via mail: c.colaneri@rfi.it

E p.c.

Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART

Via Nizza n. 230

10126 – Torino

Via pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

C.A. Ing. Roberto Piazza

Via mail: ACC@autorita-trasporti.it

Roma, 14 Aprile 2022

Oggetto: *Associazione FerCargo – risposta alla consultazione pubblica indetta da Rfi in ottemperanza alla Delibera ART n. 173/2021 p. 4) lett (I) avente ad oggetto “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2023”*

Illustri,

si trasmette di seguito il contributo dell'Associazione FerCargo inviato in conformità con quanto previsto dall'Autorità ART nella Delibera n. 173/2021 p. 4) lett (I), parimenti richiamato da RFI nella comunicazione del 22 Febbraio 2022.

Ringraziamo anticipatamente per l'attenzione e restiamo a disposizione,

cordiali saluti

Luigi Legnani

Presidente Associazione FerCargo

Argomento	Commento	Note
<p>Prontezza nella risposta alle esigenze delle IF e completezza del lavoro del GI, in particolare nell'attività di coordinamento delle richieste delle diverse IF</p>	<p>Su molte tracce manca l'armonizzazione con i GI esteri in predisposizione del Progetto Orario ("PO"); la mancanza di armonizzazione con i GI esteri diventa quasi totale nello studio delle VCO, in cui tale onere è lasciato indebitamente alle IF.</p>	
	<p>Le IF auspicano una maggiore integrazione coi sistemi IT di RFI: ad esempio, i tempi di manovra vengono inseriti in AstroIF ma devono anche essere inseriti nei programmi di manovra in quanto Astro non aggiorna i campi in questione.</p>	
	<p>Con particolare riferimento al sistema Astro IF, si coglie l'occasione per segnalare alcune criticità riscontrate su aspetti operativi. Ad esempio, se le tracce internazionali vengono richieste su PCS (sistema su cui non si possono compilare gli Impegni Impianto), RFI acquisisce all'interno di ASTRO IF le richieste e invita le IF a compilare gli Impegni Impianto sul sistema nazionale. Inoltre, anche il dato sulla lunghezza del treno, sebbene fornito puntualmente dalle IF, non è spesso processato o considerato in maniera adeguata da RFI. Si ritiene quindi che questa frammentazione nelle lavorazioni (o il mancato utilizzo di dati utili per la programmazione) debba essere abolita così da garantire alle imprese sia l'inserimento di tutte le informazioni su un unico sistema sia un adeguato riscontro da parte di RFI alle informazioni fornite (come noto, RFI è infatti responsabile della verifica di compatibilità della richiesta tracce con le caratteristiche dell'infrastruttura, come previsto dal par. 5.3.1).</p>	<p>Osservazione già inviata a RFI dall'Associazione in occasione della consultazione sulla I bozza di PR 2023.</p>
<p>Qualità delle tracce rilasciate</p>	<p>In generale si ritiene che, soprattutto per le tracce in PO, capita che non vi sia una rispondenza tra la richiesta avanzata dalla IF e la traccia effettivamente rilasciata da RFI. In questi casi le IF subiscono la disottimizzazione del modello d'esercizio riferibile a tutte le circolazioni interessate dell'anno.</p>	
	<p>Inoltre si segnala che quando il GI non è in grado di concedere capacità nei limiti massimi previsti a PIR per gli scostamenti, non viene fornita adeguata soluzione/proposta alternativa e alle IF viene soltanto comunicato che la soluzione studiata è l'unica possibile. Si chiede una maggiore collaborazione sui temi sollevati.</p>	

<p>Tempistiche di rilascio dei provvedimenti di variazione in corso d'orario (VCO)</p>	<p>I tempi previsti dal paragrafo 4.5.3.2 del PIR sono in generale sfavorevoli per le IF e non sono spesso garantiti da RFI nella fase di rilascio delle VCO.</p>	<p>Criticità già lamentata nel processo di consultazione sulla I bozza di PIR 2023.</p>
<p>Tempistiche di rilascio delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali</p>	<p>Si auspica un maggior coordinamento tra le differenti Direzioni RFI coinvolte nel processo e che l'iter per i rinnovi di TE venga snellito rispetto al processo di una nuova richiesta. Segnaliamo infatti che le tempistiche di rilascio di TE/TEM/TES non sono adeguate al mercato per quanto concerne il rinnovo delle stesse, a caratteristiche invariate, causa scadenza temporale dell'autorizzazione precedente. In tali casi, pur anticipando la richiesta di rinnovo, RFI emette la nuova autorizzazione solo pochissimi giorni prima della scadenza dell'autorizzazione esistente, portando le IF a conoscenza delle eventuali variate condizioni di inoltro troppo tardi per poter intervenire commercialmente sul traffico offerto. È necessario che RFI pubblichi tempi chiari per l'emissione e che questi non siano collegati alla scadenza della autorizzazione precedente.</p>	
<p>Allegati tecnici al PIR presenti su ePIR</p>	<p>Al di avere maggiore consapevolezza della capacità della rete e degli impianti così come dei vincoli esistenti sugli stessi, le IF devono avere piena e tempestiva conoscenza degli allegati tecnici al PIR, i quali formano parte integrante e sostanziale del documento e, in quanto tali, devono essere aggiornati e/o modificati in maniera equa e trasparente e con adeguata conoscibilità delle IF. Inoltre, gli stessi potrebbero essere posti in consultazione dei richiedenti in caso di modifiche rilevanti del testo o per i nuovi allegati (consultazione da svolgere anche in un momento diverso rispetto alla consultazione sulla prima bozza di PIR).</p>	<p>Criticità già lamentata nel processo di consultazione sulla I bozza di PIR 2023.</p>

Interruzioni programmate d'orario (IPO)	<p>Attualmente RFI riserva, in funzione del tipo di linea, fino al 25% della capacità totale della stessa per manutenzione. A nostro modesto avviso, il GI dovrebbe dare prova dell'effettiva necessità di riservare capacità in quella misura per attività manutentiva, dichiarando anche il tempo realmente utilizzato della stessa. Allo stesso modo, dovrebbe quindi essere introdotto un sistema incentivante per la massimizzazione dell'utilizzo della capacità per manutenzione al fine di ridurre gradualmente il tempo sottratto alla circolazione dei treni. A tal fine, il sistema incentivante potrebbe prevedere eventuali penali in caso di inefficienza del piano manutentivo proposto e conseguente eccessiva restrizione al traffico.</p>	
	<p>Inoltre, sul tema segnaliamo che in talune IPO vi è troppa variabilità tra le caratteristiche dell'interruzione indicate nella prima comunicazione ed in quella definitiva. Riteniamo infine imprescindibile che, nel rilascio del PO, RFI tenga già debito conto delle IPO già pianificate, diversamente da quanto avviene ora, dove il GI rilascia la traccia e poco tempo dopo questa sia oggetto di modifica in VCO a causa dell'interferenza con una IPO.</p>	
Tendenze evolutive del mercato in termini di eventuale variata o ulteriore domanda di capacità infrastrutturale e di servizi asserviti al trasporto ferroviario	<p>La crescente domanda di trasporto merci impone maggiore capacità per la sosta ed il deposito dei treni. In particolare, come più volte segnalato, si riscontra la carenza di spazi destinati alla sosta di merce pericolosa o a località di intervento per riparazioni in linea. Inoltre, una semplificazione delle procedure per l'allacciamento o il ripristino dei raccordi all'infrastruttura nazionale (attualmente contenute nelle DICC) permetterebbe di aumentare ulteriormente il volume di traffico su ferrovia, servendo ulteriori siti produttivi o impianti di servizio.</p>	
	<p>La politica della "rete snella" ha ulteriormente limitato la capacità disponibile in linea (es.: anche il taglio degli scambi in linea per passare dal binario pari a quello dispari e vv. incide negativamente sulla fluidità del traffico), oltre alla massiccia presenza di IPO sulla quasi totalità della rete fondamentale.</p>	